

Un articulista ha dicho hace pocos días, entre indicaciones muy atinadas, que los préstamos que se hagan á los agricultores deben tener su vencimiento en las cosechas, sin que su plazo pueda exceder nunca de un año. Esta limitación no se halla conforme con lo poco que se ha legislado sobre los Bancos Agrícolas, ni debe admitirse en negocios en los cuales entran factores que no dependen de la voluntad del hombre. Con mucho acierto dijo el Sr. Romero Girón en sus «Comentarios del Código de Comercio vigente» que si alguna vez tomaban carta de naturaleza entre nosotros las instituciones de crédito agrícolas, habría que darles cierta libertad en sus estatutos para estipular los plazos que prudencialmente creyeran necesarios para sus operaciones, pues de otro modo los Bancos aludidos podrían ser una calamidad para los agricultores.

Otros escritores pretenden que los Bancos en proyecto utilicen el capital de los Pósitos. ¡Dios libre á los labradores de que prospere tal ideal! Los fondos de los Pósitos, sobre ser su rescate poco menos que imposible, como no se entregarían por los Ayuntamientos incondicionalmente, llevarían la influencia oficial y el caciquismo á muy delicadas cuestiones.

Ricardo Herranz.

Ferrocarriles

Ferrocarriles secundarios

I

Es innegable y está universalmente reconocida la necesidad que nuestro país siente de contar con una red de ferrocarriles secundarios suficiente á llenar la protectora misión que están llamados á cumplir.

De orden secundario son todos los ferrocarriles de interés local que siguen siempre en su construcción á la red de interés general, y ya que de ésta nos hemos ocupado, vamos á hacerlo de la de ferrocarriles secundarios, cuya importancia no puede ponerse en duda, y al efecto seguiremos el mismo sistema empleado en el modesto trabajo que dedicamos á aquéllos.

En 1863 se preocuparon en Francia de tan vital problema, y tres años más tarde en nuestro país.

Construídas las arterias principales con amplias curvas y pendientes máximas del 2 por 100, quedan para las líneas de menor tráfico otras categorías inferiores, ya forzando pendientes y curvas, conservando la vía ancha y admitiendo varias economías, ya aceptando la vía estrecha, en la que pueden caber jerarquías.

Hay muchos medios de obtener la economía, según los casos, ya variando el peso de los carriles, las curvas, el ancho de la vía, los edificios de las estaciones, el sistema de tracción y transporte, las inclinaciones, la reglamentación administrativa para

la explotación y la legislativa para la construcción, las subvenciones, etc.

La isla de Mallorca fué la primera zona de nuestra patria en que se construyó un ferrocarril de vía estrecha: el de Palma á Inca, de una longitud de 29 kilómetros, que se inauguró el 28 de Febrero de 1875, y más tarde el de Silla á Cullera, cuya inauguración se verificó en 19 de Agosto de 1878, hallándose terminado este proyecto desde Mayo de 1870; mas como entonces estaba el país asolado por la última guerra civil, y no parecía oportunidad para presentarlo, hubo necesidad de dilatar su presentación hasta Abril de 1876.

En 26 de Abril de 1866 se nombró por un Real decreto una numerosa Comisión, cuyos individuos, verdaderas eminencias políticas, financieras, científicas y administrativas, tenían el encargo de proponer el número y clasificación de las líneas de ferrocarriles que, con las ya concedidas, habían de formar la red de nuestra península; y después de practicados por la Comisión de ingenieros nombrada al efecto, según manifestamos al ocuparnos del plan de la red general de ferrocarriles, reconocimientos sobre el terreno, de oír á Compañías, Corporaciones, Juntas y particulares, formó aquella el proyecto de plan general de ferrocarriles, adoptando el sistema de líneas radicales y transversales, inspirada en el mejor deseo de atender á toda clase de intereses, cuyo proyecto se presentó al Gobierno en 10 de Junio, quien en 1.º de Septiembre siguiente nombró una Comisión técnica compuesta de los ilustrados Ingenieros de caminos D. Jacobo González Arriño, D. Luis de Torres Vildósola y D. Gabriel Rodríguez, á la que confió el encargo de proponer lo que juzgaran más conducente al objeto de reducir en lo posible el coste del primer establecimiento de las líneas de segundo orden, ya fuera aumentando las pendientes ó ya también disminuyendo el ancho de las explanaciones, el radio de las curvas, el ancho de la vía, ó reduciendo las obras de fábrica, con lo cual manifestó claramente que se preocupaba de la necesidad de atender á los intereses locales, procurando su desarrollo por medio de los ferrocarriles secundarios.

Comprendía el plan general propuesto una red de 7.974 kilómetros de líneas radiales y 2.707 de grandes transversales, lo que hacía un total de 10.681 kilómetros; y como había ya abiertos á la explotación 3.729 y en construcción y concedidos 3.138, resultaba que proponía realmente un aumento de 3.814 kilómetros.

Adquirió este plan fuerza de ley en 1870, siendo reformado en 1877, como ya hemos dicho en nuestro anterior trabajo relativo á la red de interés general, y once años después, en 1888, volvió á preocuparse el Gobierno de los ferrocarriles secundarios, y, al efecto, en 16 de Marzo se nombró una Comisión (1), á la que se confió el estudio y formación del plan oportuno, y tan perfectamente cum-

(1) Constituyeron esta Comisión los señores D. Eduardo Saavedra presidente; D. Fermín Lassala, duque de Mandas; D. Isidoro de Hoyos, marqués de Hoyos; D. Carlos Castell, D. Fernando Merino, D. Benigno Quiroga y López Ballesteros, D. Primitivo Mateo Sagasta, D. Francisco de Paula Arrillaga, D. José María Melgarejo, duque de San Fernando de Quiroga; D. José Barco y Buendía, D. Amado de Lázaro, D. Manuel Fernández de Castro, D. Lucas Olazábal, D. Antonio Borregas, D. César Llorens, D. Juan Barranco, D. José de la Fuente D. Francisco Roldán, D. Fernando Puig, D. Rafael Prieto y Canles, D. Celedonio Rodríguez, D. Rafael Clemente y D. Pedro Ribera, vocales; y D. Luis Acosta y D. Juan Álvarez Antón, secretarios